1. 11. 2018

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Změny v odpovědnosti silničního dopravce se blíží

Odbornou veřejností v oblasti silniční nákladní dopravy v současnosti rezonuje jedno zásadní téma a tím je novela č. 304/2017 Sb., která vnáší do zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě (dále jen „ZSD“) nové ustanovení § 9a. Nenápadný paragraf má však pro dopravce i odesílatele (ale i zasílatele, pojišťovny a další subjekty) podstatný význam – zavádí totiž použití některých ustanovení Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (publikována pod č. 11/1975 Sb., dále jen „CMR“) pro vnitrostátní silniční nákladní přepravy a to s účinností od 1. ledna 2019.

Rödl & Partner

Jednou z oblastí, kterých se změna s příchodem nového roku dotkne, je odpovědnostní režim dopravce, kde dojde především k rozšíření liberačních důvodů, při jejichž prokázání se dopravce odpovědnosti zprostí, omezení náhradové povinnosti dopravce limity vázanými na hmotnost zásilky a zkrácení promlčecí doby. Na změny, které novela č. 304/2017 Sb. přináší, je třeba se připravit.

Dosah novely

Předlohou nového ustanovení § 9a ZSD byla podle všeho rakouská právní úprava, konkrétně ustanovení § 439a rakouského podnikatelského zákona (Unternehmensgesetzbuch, dále jen „UGB“). Proti této předloze však vykazuje ustanovení § 9a ZSD několik odlišností, když konkrétně stanoví, že *„ustanovení o uzavření a provádění přepravní smlouvy, odpovědnosti dopravce, reklamaci a žalobě a o přepravě prováděné postupně několika dopravci obsažená v Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) se použijí obdobně ve vnitrostátní silniční nákladní dopravě na smlouvu o přepravě věci, práva a povinnosti při přepravě věci, náhradu škody vzniklé při přepravě věci a na odpovědnost jednotlivých dopravců při přepravě věci, k jejímuž provedení se spojilo několik dopravců. [1]*“

Z konstrukce zvolené zákonodárcem není zcela zřejmé, jaká konkrétní ustanovení (tedy ustanovení jakých článků) úmluvy CMR mají od 1. ledna 2019 platit i ve vnitrostátní silniční nákladní dopravě. Nelze ovšem přehlédnout, že vymezení těchto ustanovení v úvodu § 9a ZSD se doslovně shoduje s názvy některých kapitol úmluvy CMR, konkrétně s názvy kapitol III. až VI. Názor, že zákonodárce nezamýšlel takto vymezit převzatá ustanovení co do obsahu, podporuje i fakt, že úmluva CMR neobsahuje žádné ustanovení, které by upravovalo uzavření přepravní smlouvy (postup kontraktačního procesu) a v rámci kapitoly III. s názvem „Uzavření a provádění přepravní smlouvy“ upravuje především nákladní list (který ovšem není přepravní smlouvou) a dispoziční oprávnění.

Z výše uvedeného je však patrné, že změna se týká pouze vnitrostátních nákladních přeprav silničních (srov. § 2 ZSD) a nikoli přeprav prováděných jiným druhem dopravního prostředku (železničních přeprav, přeprav vnitrozemských vodních atp.). Z přechodných ustanovení novely č.

304/2017 Sb. (konkrétně z čl. II.) pak plyne, že nová právní úprava se vztahuje na přepravní smlouvy uzavřené po 1.1.2019. Toto přechodné ustanovení tedy bude mít význam především koncem roku 2018, kdy budou uzavírány přepravní smlouvy, k jejichž realizaci dojde až v roce 2019. Problematické pak bude posouzení situace, kdy po 1. lednu 2019 bude docházet k uzavírání jednotlivých přepravních smluv na základě rámcové smlouvy uzavřené před účinností novely.

Odpovědnost dopravce (odpovědnostní princip a liberační důvody)

Ustanovení § 9a je svou povahou speciálním ustanovením k právní úpravě smlouvy o přepravě věci v § 2555 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku (dále jen „OZ“). Přijetí takovéto podrobnější (speciální) úpravy pro přepravní smlouvu v nákladní přepravě umožňuje ustanovení § 2578 OZ, které nepředpokládá pouze přijetí takovéto podrobnější právní úpravy v přepravním řádu, tedy prováděcím právním předpisu, ale i v jiném zákoně (jiném právním předpisu).

V oblasti odpovědnostního principu pro odpovědnost dopravce nedochází k zásadní změně. Tak jako v současnosti účinné ustanovení § 2566 OZ, stojí i úmluva CMR (čl. 17 odst. 1) na principu objektivní odpovědnosti dopravce, tedy na principu, kdy pro odpovědnost dopravce za škodu vzniklou v době, kdy měl dopravce zásilku ve své péči, není rozhodné zavinění, ale výsledek (vznik škody). Nejde ovšem o objektivní odpovědnost absolutní, ale dopravci jsou dány liberační důvody jejichž prokázáním se dopravce odpovědnosti zprostí. Katalog liberačních důvodů daných dopravci k dispozici úmluvou CMR je ovšem širší, než je tomu v případě liberačních důvodů, které má dopravce k dispozici podle OZ. Úmluva CMR dokonce obsahuje dvě kategorie liberačních důvodů a to liberační důvody neprivilegované (čl. 17 odst. 2 CMR) a privilegované (čl. 17 odst. 4). Rozdíl mezi těmito dvěma kategoriemi je především v míře potřebného dokazování. Skutečnost, že škoda vznikla v důsledku okolnosti, která má povahu liberačního důvodu, sice prokazuje v obou případech dopravce, nicméně zatímco v případě liberačních důvodů neprivilegovaných musí tuto skutečnost prokázat s jistotou, v případě liberačních důvodů privilegovaných musí dopravce prokázat, že ke vzniku škody z některého z těchto důvodů dojít mohlo (čl. 18 odst. 2 CMR). Použití liberačních důvodů privilegovaných je však úmluvou CMR korigováno - tyto důvody, na rozdíl od liberačních důvodů neprivilegovaných, nejde použít v případě škody způsobené zpožděním, další omezení použití jednotlivých liberačních důvodů vyplývají z ustanovení čl. 18 odst. 3 až 5.

Od 1. ledna 2019 tedy bude dopravci k dispozici více liberačních důvodů, než doposud, v prokazování některých liberačních důvodů pak bude dopravce navíc zvýhodněn oproti současnému stavu. Na druhou stranu se nebude moci dopravce v žádném případě dovolávat vady vozidla použitého k přepravě (čl. 17 odst. 3 CMR).

Omezení výše náhrady škody

Zavedením použití některých ustanovení úmluvy CMR ve vnitrostátní silniční nákladní dopravě bude tedy minimálně v rozsahu použitelnosti § 9a ZSD vyřešena otázka, za jaké škody dopravce odpovídá, když v rámci úmluvy CMR je převládající názor takový, že dopravce odpovídá v případě ztráty nebo poškození zásilky pouze za přímé škody na zásilce, není-li sjednáno jinak (srov. čl. 26 CMR) [2].

Nejzásadnější změna, kterou s sebou novela č. 304/2017 Sb. přináší, je patrně limitace výše náhrady škody, což je úprava, kterou dnes OZ neobsahuje. Limit je v současnosti stanoven úmluvou CMR s ohledem na hmotnost zásilky a činí 8,33 SDR za kilogram hrubé hmotnosti zásilky [3]. Ustanovení o limitu pro náhradu škody v závislosti na hmotnosti zásilky však neplní funkci paušální náhrady škody, jak bývá někdy mylně interpretováno, ale platí, že hrazena je primárně skutečná škoda na zásilce a pokud je tato vyšší než limit pro její náhradu, hradí se škoda jen do výše limitu. Hodnota zásilky se stanoví v době a místě převzetí zásilky k přepravě, což je rovněž posun oproti ustanovení §

2567 odst. 1 OZ, kde není zcela jasně stanoveno, k jakému místu je hodnota zásilky vztažena (jakkoliv to nebude v podmínkách ČR činit velké potíže). V případě zpoždění s dodáním zásilky, vznikla-li v důsledku zpoždění oprávněnému škoda, hradí dopravce škodu jen do výše dovozného.

Limity pro náhradu škody mohou představovat problém v případech, kdy je přepravováno lehké zboží vysoké hodnoty (elektronika, léky, umělecká díla atp.) a logicky vyvstává otázka na straně odesílatelů takovéhoto hodnotného zboží malé hmotnosti, zda lze tyto limity nějakým způsobem překonat. Jelikož zákonodárce podle všeho nepřevzal pro vnitrostátní nákladní dopravu ustanovení kapitoly VII. (Neplatnost ujednání, která jsou v rozporu s Úmluvou), která obsahuje jediný článek 41, podle nějž jsou ustanovení úmluvy CMR až na výjimky kogentní, lze říci, že úprava provedená v § 9a byla zamýšlena jako dispozitivní. Na druhou stranu zaznívají hlasy, že s ohledem na gramatický výklad ustanovení čl. 23 odst. 6 úmluvy CMR lze minimálně v případě ztráty zboží a zpoždění s jeho dodáním hovořit o limitech pro náhradu škody jako o kogentní úpravě. Jelikož otázka dispozitivnosti či kogentnosti úpravy provedené § 9a ZSD či některých jejích částí bude patrně s konečnou platností zodpovězena teprve judikaturou, lze doporučit subjektům, které mají v případě vzniku škody v průběhu přepravy zájem na tom, aby získaly náhradu vyšší, než jak stanoví limity úmluvy CMR, aby si sjednaly tzv. zbožové pojištění [4], nebo aby si s dopravcem ujednaly udání vyšší hodnoty zásilky v nákladním listě (čl. 24 úmluvy CMR) nebo tzv. zvláštní zájem na dodání (čl. 26 úmluvy CMR). Je třeba však výslovně upozornit na skutečnost, že postup dle čl. 24 či čl. 26 Úmluvy CMR předpokládá, kromě dalších podmínek, i řádné vystavení nákladního listu a udání odpovídajících údajů v něm. Bohužel i v praxi mezinárodní přepravy se stává řádné vystavování nákladních listů čím dále řidším jevem, což zjevně představuje postup v rozporu se zájmy jak odesílatelů, tak dopravců. Dopravcům je v takovém případě třeba doporučit, aby dříve, než se zaváží k vyššímu plnění v případě škody, a to ať již je toto ve smlouvě sjednáno jakýmkoliv způsobem (tedy nejen postupem dle čl. 24 či čl. 26 Úmluvy CMR), kontaktovaly svou pojišťovnu a ujistili se, že jejich pojištění se vztahuje i na takovéto případy, případně jaké jsou podmínky připojištění.

Nad rámec výše řečeného platí, že limity pro náhradu škody jsou podle úmluvy CMR prolomeny v případě, kdy dopravce způsobí škodu úmyslně, nebo z hrubé nedbalosti [5] (čl. 29 úmluvy CMR).

Promlčení a prekluze

V neposlední řadě je třeba připomenout, že úmluva CMR obecně stanoví jednoroční promlčecí lhůtu pro všechny nároky z dané přepravní smlouvy (tedy nejen pro nároky na náhradu škody, ale i pro další nároky z dané přepravní smlouvy – např. přepravné). Pouze v případě úmyslu nebo hrubé nedbalosti je promlčecí doba tříletá. Jedná se tedy o podstatné zkrácení promlčecí doby oproti obecné úpravě promlčecí doby v OZ, kde je v současné době stanovena obecná promlčecí doba v délce tří let. Tak jako v případě OZ je ovšem třeba i v rámci úmluvy CMR pamatovat na to, že začátek promlčecí doby je v případě různých nároků určen různě (srov. čl. 32 odst. 1 úmluvy CMR). Zároveň je třeba upozornit na to, že nárok na náhradu škody za překročení dodací lhůty zaniká, není-li dopravci zaslána písemná výhrada do 21 dnů poté, co byla zásilka dána k dispozici příjemci (čl. 30 odst. 3 CMR) – tato lhůta je tedy prekluzivní.

V souvislosti s novelou č. 304/2017 Sb. pak vyvstala poměrně palčivá otázka, jaký bude od 1. ledna 2019 ve vnitrostátní silniční nákladní dopravě význam ustanovení § 2569 OZ, podle nějž *„není-li právo na náhradu škody u dopravce uplatněno do šesti měsíců ode dne převzetí zásilky, anebo nebyla-li zásilka převzata, do šesti měsíců ode dne, kdy měla být doručena, soud je nepřizná, namítne-li dopravce, že právo bylo uplatněno opožděně*.“ Z textace ustanovení § 9a ZSD nelze totiž učinit jasný závěr o tom, zda bude tento paragraf nahrazen pro vnitrostátní silniční nákladní přepravy ustanoveními úmluvy CMR o reklamaci, nebo zda bude stát vedle úpravy promlčení a reklamace obsažené v úmluvě CMR. Z opatrnosti doporučujeme v případě škody uplatňovat právo na

její náhradu u dopravce ve výše uvedené lhůtě šesti měsíců i v případě přepravních smluv uzavřených ve vnitrostátní silniční nákladní dopravě po 1. lednu 2019, dokud nebude otázka aplikace § 2569 OZ na tyto přepravy vyřešena judikaturou.

Závěrem

Sjednocení (či sblížení) pravidel pro vnitrostátní a mezinárodní nákladní přepravy lze vnímat jednoznačně pozitivně. Česká republika se zde rozhodně nevydala cestou, kterou před ní již neprošli jiní, když úmluva CMR (či její části) je použitelná na vnitrostátní silniční nákladní přepravy např. v Rakousku nebo v Norsku. Nelze však nevidět, že česká právní úprava v § 9a ZSD vykazuje určitá specifika. Zmíněné otázky dispozitivnosti nebo kogentnosti nové úpravy či použitelnosti §2569 OZ jsou jen jedněmi z mnoha. Namátkou lze stručně zmínit nejasnost ohledně toho, zda musí vnitrostátní silniční nákladní doprava být sjednána ve smlouvě, nebo k aplikaci § 9a ZSD postačí, že vnitrostátní nákladní doprava proběhla jako silniční. Úplně jednoznačně není vyřešitelná ani otázka odpovědnosti zasílatele v případě samovstupu podle § 2474 OZ a tím spíše tedy ani v případě tzv. samovstupu nedobrovolného (§ 2482 OZ ve spojení s § 2461 OZ) a mnohé další [6]. Nejzásadnější jsou ale pro většinu dopravců otázky ohledně jejich odpovědnosti. Otázky spojené s odpovědností dopravce po 1.1.2019, především otázky ohledně výše náhrady škody, však trápí i odesílatele a pojišťovny. Na vysoce konkurenčním trhu, kde odesílatelé zpravidla očekávají náhradu škody na zásilce v plné výši (jak odpovídá současné úpravě dle OZ) jako samozřejmost, je mnohdy těžké najít řešení, které umožní dopravci udržet si zákazníky, kteří budou požadovat stejnou výši náhrady škody po 1.1.2019 jako doposud a zároveň najít kompromis s pojišťovnou, aby byl dopravce před případnými riziky kryt pojištěním a tuto jistotu v důsledku případného smluvního rozšíření své odpovědnosti zejména postupem odchylným od čl. 24 či čl. 26 úmluvy CMR neztratil. Z toho důvodu lze nepochybně doporučit, aby dopravci i odesílatelé začali tyto problémy řešit s dostatečným předstihem a na nová pravidla pro vnitrostátní silniční nákladní přepravy se dobře připravili, mj. řádnou revizí svých stávajících smluvních dokumentů (jako zejména obchodních podmínek a rámcových smluv), stejně jako pojistných podmínek a vůbec uzavřených typů pojištění jako takových a také revizí a případnou úpravou své praxe při sjednávání a provádění přeprav, včetně používaných přepravních dokumentů.

JUDr. Alice Kubová Bártková, M.E.S.,
advokátka, Senior Associate

JUDr. Jiří Lojda, LL.M. EUR., Ph.D.,
právník, specialista na přepravní právo

Rödl & Partner, advokáti, v.o.s.

Platnéřská 2
110 00 Praha 1

Tel.: +420 236 163 111
e-mail: prag@roedl.com

---

[1] Oproti tomu ustanovení § 439a UGB zní takto: „(1) Auf den Abschluß und die Ausführung des Vertrages über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße - ausgenommen Umzugsgut - mittels Fahrzeugen, die Haftung des Frachtführers, Reklamationen und das Rechtsverhältnis zwischen aufeinanderfolgenden Frachtführern sind die Art. 2 bis 30 und 32 bis 41 des Übereinkommens vom 19. Mai 1956, BGBl. Nr. 138/1961, über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) in der Fassung des Protokolls vom 5. Juli 1978, BGBl. Nr. 192/1981, in der für Österreich jeweils geltenden Fassung auch dann anzuwenden, wenn der vertragliche Ort der Übernahme und der vertragliche Ort der Ablieferung des Gutes im Inland liegen.
(2) Im Sinne des Abs. 1 sind unter Fahrzeugen Kraftfahrzeuge, Sattelkraftfahrzeuge, Anhänger und Sattelanhänger gemäß Art. I lit. p, q, r und u des Übereinkommens über den Straßenverkehr, BGBl. Nr. 289/1982, zu verstehen.“
[2] Oproti tomu v případě ustanovení § 2566 a 2567 OZ nepanuje jednoznačně shoda na tom, zda dopravce hradí pouze přímé škody na zásilce, nebo zda hradí i tzv. následné škody.
[3] Ustanovení § 9a ZSD na rozdíl od ustanovení § 439a rakouského UGB nestanovilo jasně, zda se ustanovení úmluvy CMR použijí v původním znění, nebo ve znění pozměňovacích protokolů k úmluvě CMR (tzv. SDR protokol, publikován pod č. 108/2006 Sb.m.s. a protokol o elektronickém nákladním listu, publikován pod č. 66/2011 Sb. m.s.). Z gramatického hlediska by se tedy použilo původní ustanovení úmluvy CMR vážící výši limitu náhrady škody na hodnotu tzv. zlatém franku. Lze ovšem očekávat, že praxe nejspíše najde výkladovou cestu, jak použít ke stanovení limitu jednotku SDR.
[4] Toto pojištění nelze zaměňovat s pojištěním odpovědnosti dopravce, kde pojišťovny obvykle hradí škodu do výše stanovené v základním rozsahu právními předpisy.
[5] Srov. např. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 17.12.2014, sp. zn. 23 Cdo 2702/2012, uveřejněný pod č. 59/2015 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek : „Za zavinění rovnocenné úmyslu podle práva České republiky je pro účely ustanovení článku 29 odst. 1 a článku 32 odst. 1 Úmluvy CMR třeba považovat hrubou nedbalost. Hrubá nedbalost je nedbalost nejvyšší intenzity, jež svědčí o lehkomyslném přístupu škůdce k plnění svých povinností, kdy je zanedbán požadavek náležité opatrnosti takovým způsobem, že to svědčí o zřejmé bezohlednosti škůdce k zájmům jiných osob.“
[6] Zmínit lze i možná poněkud úsměvnou nejasnost ohledně ustanovení čl. 7 odst. 3 úmluvy CMR, podle nějž dopravce odpovídá oprávněnému za veškeré výlohy a škody vzniklé v důsledku toho, že v nákladním listě chybí údaj o tom, že se přeprava řídí úmluvou CMR. Jelikož toto pravidlo bude od 1. 1. 2019 použitelné i na přepravní smlouvy uzavřené po tomto datu, vyvstává otázka, co má dopravce do nákladního listu po tomto datu ve vnitrostátní silniční nákladní dopravě zapsat, když Úmluva CMR jako taková v celém svém rozsahu převzata nebyla.

© EPRAVO.CZ – Sbírka zákonů , judikatura, právo | www.epravo.cz

Další články:

- Dokazování negativních skutečností ve sporném řízení
- Neoprávněný odběr elektřiny – překvapení vlastníka?
- Rodič u dítěte v nemocnici: právo na přítomnost neznamená bez dalšího právo na přespání na jip/jirp
- Pokuta za švarcsystém kurýrů Rohlíku potvrzena Ústavním soudem
- Metropolitní plán schválen. Je Váš projekt v bezpečí?
- Posouzení shody dle AI Act - zkušenosti z praxe
- Začínají soudy zohledňovat náklady podnikatelů při plnění právních povinností v oblasti e-commerce?
- Byznys a paragrafy, díl 35: Ručení za dluhy z podnikání u OSVČ a s.r.o.
- Bezpilotní systémy vlastní konstrukce v kategorii Specific: regulatorní požadavky a praktické aspekty
- Nefungující rozsah péče o dítě. Cesta přes využití terapie a dalších opatření podle ustanovení § 503 zákona o zvláštních řízeních soudních
- De iure traktor, de facto nákladní vozidlo, už ne tolik výhodná dualita